Government cannot really reciprocate the income which they earn through octroi in the local bodies, because the Central Government funds are not available. But as the hon. Member has mentioned there are States like Gujarat, Karnataka and Kerala which have taken certain measures. These States have also found some alternative. They have tried to cope up with the scheme. We have requested other States. They are hardly thirteen in number and they also include the Union Territories. They are the left overs and they are not following the scheme. But seeing the mood of the House, I would again call a special meeting and request the State Governments to come up again and would see where the Centre could help. The policy of the Government and our party is that we must abolish octroi duty. We will go out of the way to help the State Governments.

MR. CHAIRMAN: Q. No. 125.

**Strike by Port and Dock Workers in the country**

*125. SHRI MUKHTIAR SINGH MALIK: †

DR. RATNAKAR PANDEY:

Will the Minister of SURFACE TRANSPORT be pleased to state:

(a) whether it is a fact that the Port and Dock Workers in the country went on strike during the third week of April, 1989;

(b) if so, what were the reasons therefore;

(c) what were the main demands/ grievances of the workers;

(d) what is the volume of work that suffered and estimated loss per day by Government due to this strike; and

(e) what steps have been taken by Government to meet the demands?

†The question was actually asked on the floor of the House by Shri Mukhtiar Singh Malik.

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF SURFACE TRANSPORT (SHRI RAJESH PILOT): (a) to (c) A Statement is laid on the Table of the House.

**Statement**

Yes, Sir. The port and dock worker in the major Port Trusts and Dock Labour Boards resorted to strike from 17-4-1989 to press for the acceptance of their charter of demands relating to revision of wages and improvement of service conditions.

(d) It is not possible to estimate the volume of work suffered as well as the loss to Government as a result of ths strike.

(e) Consequent upon discussions held with the representatives of the five Federations of port and dock workers, an understanding was reached between the Ministry of Surface Transport and the five labour Federations and the strike was called off.

**श्री मुख्तियार सिंह मलिक** : चेयरमैन साहिब, बहुत अफसोस की बात है कि पोर्ट और डोक वर्कर्स ने सारे मुल्क के अन्दर स्ट्राइक की जिसकी वजह से बहुत ज्यादा इन्कंविनिएंस और मेरे ख्याल में लोसेज भी हयूज हुए हैं । हालांकि मंत्री महोदय ने अपने जवाब में कहा है कि लोसेज या जो वर्क सफर हुआ उसके बाबत अंदाजा बताया नहीं जा सकता है । यह तो मैं मानने के लिये तैयार नहीं हूं कि कोई न कोई मशीनरी ऐसी होगी जो लोसेज हुये हैं । उनको आराम के साथ एसेस कर सकते हैं । खैर, बहरहाल मंत्री महोदय तारीफ और कंग्रचुलेशन के मुस्तहक हैं कि उन्होंने आखिर में इस स्ट्राइक पर काबू पा लिया और स्ट्राइक खत्म हो गई । वैसे तो वे माहिर हैं, पोर्ट और डोक वर्कर्स तो क्या महिन्दर सिंह टिकैत जैसे अनविल्डी और एरोगेंट को भी उन्होंने एक रात के अन्दर यहां से भेज दिया । एक रात के अन्दर यहां के बोट क्लब से भेज दिया ।

**श्री सभापति** : क्या डोक वर्कर्स भी यहां आ गये थे ?

श्री तुलितयार सिंह मलिक : महिन्दर सिंह टिकैट ने यहां पर आन्दोलन किया था, लेकिन मंत्री महोदय ने एक रात में वोट क्लब से उनको भेज दिया । पता नहीं इनके हाथ में क्या जादू है, यह तो वे ही बता सकते हैं । मंत्री महोदय ने एक तारीख बताई कि 17 तारीख को स्ट्राइक हुई, लेकिन यह नहीं बताया कि स्ट्राइक कौन सी तारीख को खत्म हुई । मैं मंत्री महोदय से यह भी जानना चाहता हूं कि स्ट्राइक पर जाने से पहले वे जो फेडरेशन्स उन्होंने बताई है, इन्होंने क्या कोई एडवांस में नोटिस दिया था कि वे स्ट्राइक पर जाने वाले हैं ? यदि हां, तो उसके ऊपर अथोरिटीज ने क्या एक्शन लिया, कुछ लिया या नहीं लिया ? क्या उनके साथ कोई बातचीत हुई तो वह फेल कैसे हो गई, उसके क्या रीजन्स थे जिसकी वजह से टाक्स फेल हुई ?

श्री राजेश पायलट : सभापति महोदय, पोर्ट और डॉक वर्कर्स ने 17 तारीख से स्ट्राइक की थी । इनका एक वेज सेटलमेंट हर बार चार साल के लिये होता है । यह वेज सेटलमेंट 31 दिसम्बर, 1987 को समाप्त हो गया था । उसके बाद जैसे ही वेज सेटलमेंट समाप्त हुआ तो उनके साथ बातचीत की गई कि अगले रोज वेज सेटलमेंट के बारे में बातचीत करें । लेकिन पब्लिक सेक्टर में बातचीत चल रही थी । हर पब्लिक सेक्टर देख रहा था कि इनका पहले हो जाय और उनकी गाइडलाइंस को लेकर हम चलें । उनका सेटलमेंट देखकर अपने सेक्टर में बातचीत करें । हमारे वर्कर्स के पास भी इत्तिला आई कि दूसरे सेक्टरों में, कोल, स्टील और पेट्रोलियम में डिसकेशन चल रहे हैं । इसके बाद बातचीत हुई, मीटिंग हुई । वह कहते रहे और एक बहुत बड़ी डिमांड शुरू में उन्होंने हमें दे दी, चार्टर आफ डिमांड दे दिया । वे इतनी बड़ी डिमांड थीं कि वे भी जानते थे कि यह असलियत नहीं है और हम भी सोचते थे कि इसको हम दे नहीं पायेंगे । इस प्रकार से वार्तालाप चलते रहे । पब्लिक सेक्टर के एग्रीमेंट हुए तो उन्होंने सडनली, मैं गलत न होऊं, तो 2 तारीख को 15 दिन का नोटिस दे दिया । 17 अप्रैल से उन्होंने हमें स्ट्राइक पर जाने का नोटिस दे दिया । कायदा तो यह होता है कि जब डिसकशन चल रहे हों तो स्ट्राइक का नोटिस नहीं देना चाहिए जब तक कि बातचीत टूट न जाये, उनका डिसकशन चल रहा था । उन्होंने स्ट्राइक का नोटिस दे दिया 17 तारीख से सरकार को जानकारी थी कि पिछली बार जब ऐसी स्ट्राइक हुई थी तो वर्कर्स यूनियन्स को यह भावना रहती है और खास करके पोर्ट सेक्टर की यूनियंस की कि अगर पोर्ट सैक्टर में काम बंद हो जायेगा तो सरकार पर प्रेशर होगा । क्योंकि जब स्ट्राइक हो जाती है तो एक्सपोर्ट डिवीजन, कामर्स और पैट्रोलियम यदि यह बंद हो जाय तो इसका प्रेशर गवर्नमेंट पर बन जाता है । इसलिये सरकार ने इस समय पूरी इंतजाम किया था कि अगर स्ट्राइक हो गई तो पोर्ट पर एसेंशियल कामोडिटीज की रोक नहीं होने देंगे और इन चीजों की बराबर सप्लाई होती रहे ऐसा इंतजाम सरकार ने कर लिया था, अपने एक्सपियरेंस से क्योंकि पिछले बीस सालों से हम देख रहे थे कि एक महीने तक अगर ऐसा प्रेशर चलता रहे तो बड़ी कठिनाई होती । इसलिये सरकार ने पूरी तैयारी कर ली थी कि जरूरत की चीजों को हम नहीं रुकने देंगे । इस में जो भी सहायता हम सरकारी विभागों से ले सकते थे वह हमने ली । हमारी बातचीत चलती रही । उस बीच मैंने खुद यह हाउस उन दिनों बंद था, मैंने लोक सभा में स्टेटमेंट दिया कि सरकार के दरवाजे बातचीत के लिये खुले हैं और हमारे वर्कर्स जब भी चाहे सरकार से बात कर सकते हैं । वे लोग आये, बातचीत हुई और दोनों को जो बात कामन थी यह मानी गई और उन्होंने 21 तारीख का दस्तखत कर दिये ।

श्री सभापति : 21 का ।

श्री राजेश पायलट : 21 का दस्तखत कर दिये ।

श्री सभापति : चार दिन रही ।

श्री राजेश पायलट : पांच दिन रही । 17 से हुई और 21 को पांचवें दिन

काल आफ कर दिया । जिन वर्कर्स को इत्तिला नहीं थी वे इतवार और सोमवार को लौटे । लेकिन उन्होंने कहा कि हम स्ट्राइक काल आफ कर रहे हैं और उन्होंने एग्रीमेंट पर दस्तखत कर दिये ।

श्री मुक्तियार सिंह मलिक : चैयरमेन साहब कोई तसल्लीबख्श जवाब नहीं आया। मैंने पूछा था कि जो एडवांस नोटिस दिया गया तो उस वक्त तक क्या वे इंतजार में रहे कि उनके साथ बात करेंगे । बहरहाल मैं उनसे यह पूछना चाहता हूं कि आया जो उनकी मेन डिमांड थी रिवीजन आफ पे स्केल इम्प्रूवमेंट आफ सर्विस कंडीशंस उनके बारे में क्या हुआ ? वे दोनों मीट हुई या नहीं ? आपका यह जो समझौता उनके साथ हुआ वह ओरल है या राइटिंग में है? इट हैज बीन डन इन राइटिंग और नाट? यह टेम्परेरी है या फाइनल है ? कब तक यह समझौता चलेगा क्योंकि कोई न कोई वक्त फिर ऐसा आ सकता है जब फिर विवाद हो और स्ट्राइक फिर भी हो सकती है । तो उनकी सर्विस कंडीशंस में इम्प्रूवमेंट और जो उनकी मांग रिवीजन आफ वेजेज की है, तो उसका जो फाइनेंसियल इम्पलीकेशन है, जो सरकार को रुपया देना पड़ेगा, जो उसका फाइनेंसियल इम्पलीकेशन है वह क्या है ?

श्री राजेश पायलट : सभापति महोदय, समझौता तो लिखित में ही होता है और लिखित में समझौता किया गया है क्योंकि वेज एग्रीमेंट लीगल होता है इसलिये सरकार को समझौता राइटिंग में करना पड़ता है । जो माननीय सदस्य पूछ रहे हैं कि कैसे कैसे क्या क्या किया। तो बातचीत हुई। हम लोगों ने उनसे बातचीत की। जो डिमांड उन्होंने दी है कि वे लिखित में हैं । आप चाहें तो मैं उन्हें आनरेबल मेंबर को दे सकता हू ।

**श्री मुक्तियार सिंह मलिक : रिवाइज्ड पे स्केल और सर्विस कंडीशंस के बारे में।**

**श्री राजेश पायलट** : इम्प्रूवमेंट आफ सर्विस कंडीशंस और वेजेज के बारे में मैं कहना चाहता हूं कि उसमें दो पोर्ट लिये । एक बंबई और दूसरा पारादीप । बम्बई पोर्ट में मिनिमम एक्जिस्टिंग वेज 1346 रुपये है जो इसके बाद बढ़कर 1571 रुपये हो जायेगा । पारादीप की मेरे पास नहीं है लेकिन इन दोनों में बहुत कम फर्क है । बम्बई में सबसे ज्यादा है और यहां सबसे कम है। यह खुशी की बात है कि सरकार की गाइड लाइंस को हमारे वर्कर्स मान गये हैं और वे भी खुश होकर गये हैं तथा सरकार भी खुश है। जहां तक माननीय सदस्य ने पूछा है कि इतनी देर क्यों लगी, बात कब हुई, कब नोटिस दिया । सभापति महोदय, जब सी० एल० एल० सी० ने बुलाया तो उनके बीच आपसी मतभेद थे । एक पांचवीं यूनियन जिसके लिये हाई कोर्ट ने आर्डर दे दिया था, इन चार के सिवाय डा० शांति पटेल की यूनियन भी है और बंबई हाई कोर्ट ने कहा कि उनके साथ भी बात करनी पड़ेगी । इन चार यूनियंस ने कहा कि हम उनके साथ बैठकर बात नहीं करेंगे । तो इसमें तीन-चार दिन लग गये, प्रोसीजर में । सी० एल० सी० ने कहा कि सारे बैठकर बात करें उन्होंने कहा कि नहीं, सारे नहीं बैठेंगे । किसी ने कहा कि अलग अलग बैठेंगे । तीन-चार दिन इसमें लग गये । किसी ने कहा कि चार ही बात करेंगे । इसमें भी तीन चार दिन गुजर गये, प्रोसीजर में । लेकिन खुशी की बात है कि यह स्ट्राइक लम्बी नहीं चली और हम लोग उसको सुलझा पाये ।

**डा० रत्नाकर पाण्डेय** : माननीय सभापति जी, सन् 1984 में पोर्ट कर्मचारी की हड़ताल हुई थी और 24 दिन तक चली थी । इस बार 17 अप्रैल, को हुई और 21 अप्रैल, तक पांच दिन में उस हड़ताल पर नियंत्रण राजीव गांधी की सरकार और उनके सुयोग्य मंत्री जी ने किया इसके लिए मैं उन्हें बधाई देता हूं । हम लोगों ने प्रश्न किया था जिसके

(ग) भाग में यह पूछा था कि कर्मकारों की मुख्य मांगें/शिकायतें क्या थीं । इसका उत्तर नहीं आया है । थोड़ा सा इशारा अभी मंत्री जी ने माननीय सदस्य की जिज्ञासा के समाधान के लिए किया । जैसे उनकी एक मुख्य मांग यह थी कि उनका वेतन 66 प्रतिशत बढ़ाया जाए लेकिन 28 प्रतिशत पर आपने समझौता किया । तो इस तरह से मैं यह जानना चाहता हूं कि उनकी मुख्य मांगें क्या थीं और उनमें से आपने कितनी पूर्ति की है ? सारी फेडरेशंस की एक रुपता के साथ जो मांगें हैं उन पर थोड़ा प्रकाश डालें ताकि हम लोगों को मालूम हो सके कि सरकार ने कर्मचारियों के हित में कितना काम किया है । सवा लाख कर्मचारी काम करते हैं । मन्त्री जी ने जिस ढंग से हड़ताल पर नियंत्रण किया इसके लिए मैं पुन: उनको बधाई देता हूं । मैं यह जानना चाहता हूं कि उनकी मुख्य मांगें क्या थीं और कौन सी मांगे आपने पूरी की हैं । मैं यह भी चाहता हूं कि आपने उनसे यह भी आश्वासन लिया है कि इस तरह की इसेंशियल सर्विसेज में आगे हड़ताल न हो, क्या आपने उनकी यूनियंस से यह आश्वासन लिया है ?

**श्री राजेश पायलट** : सभापति महोदय, जो मांगें हैं उनकी सूची बहुत लम्बी है । मैं माननीय सदस्य को वह दे सकता हूं लेकिन मुख्य मुद्दा जो था वह यह था कि उनकी इच्छा थी कि हम उनको और पब्लिक सेक्टर अंडरटेकिंग्ज के साथ सब चीजों में एट पार ले आएं जैसे पेट्रोलियम, स्टील और कोल से सम्बन्धित अंडरटेकिंग्ज का उदाहरण ले उनकी मांग थी कि हमारा हाऊस रेंट अलाऊंस, सिटी कम्पनसेटरी अलाऊंस, फिटमेंट अलाऊंट और ट्रान्सपोर्ट सबसिडी टू वर्कर्ज है, तो हमने उनसे एक बात जरूर कही कि हम आपको और विभागों तथा पब्लिक सेक्टर के एट पार तो नहीं ला सकते लेकिन जब हमारा एग्रीमेंट खत्म होगा उस दिन हम यह कोशिश करेंगे कि अगले एग्रीमेंट से पहले आप उनके बराबर आ जाओ इसीलिए हमने चार साल के बजाय पांच साल का एग्रीमेंट किया है जिससे हम पर एक साथ बोझ न पड़े यानी बोझ ओवर हो जाए । दूसरी बात हमने उनसे यह कही कि जब तक पोर्ट में आमदनी नहीं होगी जब तक पोर्टस के पास पैसा नहीं होगा, जब तक पोर्टस के रिसोर्स नहीं सुधरेंगे तब तक वर्कर्ज को ज्यादा नहीं दिया जा सकता है और हमें प्रोडक्टीविटी बढ़ानी पड़गी । आज हमारी पोर्टस में मैनपावर कम्पोनेंट जो है दूसरे सेक्टर्स में बहुत ज्यादा है । मुझे खुशी है कि वे लोग माने कि हम सब बैठ कर समाधान करेंगे पोर्टज की प्रोडक्टोविटी बढ़ायगे । जहां तक मांगों की बात है जो मुद्दे मान लिये गये हैं जो उन्होंने मुद्दे रखे हैं वह सब मैं माननीय सदस्य को दे दूंगा ताकि वे उनको पढ़ सकें और समझ सकें ।

SHRI GURUDAS DAS GUPTA: Sir, I do not compliment the Government because the strike was withdrawn in a short period of time because from the beginning the Government was unnecessarily prolonging the discussion and thereby created a situation where the trade union was compelled to go on strike. Secondly, Sir, while holding discussions, the Government resorted to all practices that were possible to divide the union. I have heard, and I have also seen news items in television giving false figures about the work being done in the Calcutta Port. I also protested. But the television did not care. This is not the way to deal with the rights of trade unions, rights of port and dock workers. Therefore, I have no reason to compliment. Rather, I condemn the way in which they handled the strike.

MR. CHAIRMAN: Put your question.

SHRI GURUDAS DAS GUPTA: My supplementaries are: (a) For how long was the discussion continuing? I want the period of time. (b) What was the cost of dislocation as a result of the strike? This cost has two parts.

What was the cost for maintaining the so-called essential services? How much have you spent on breaking the strike? (*Interruptions*). (c) Lastly, Sir, did the Government try to invoke the ESMA to break the strike?

SHRI RAJESH PILOT: Mr. Chairman, Sir, first let us agree that national interests have to be kept above everything at all times, whether they are political interests or union interests. National interests are above everything. It should be the intention of every citizen of this country that national interest does not suffer at all costs. As far as Calcutta is concerned, they have.....

SHRI GURUDAS DAS GUPTA: You are attacking the trade unions, absolutely attacking the trade unions. This will not do, Mr. Pilot.

SHRI RAJESH PILOT: As far as Calcutta is concerned, it is a fact that there was a law and order situation. There was manhandling of officers. I personally talked to the hon. Chief Minister saying that he must give administrative support to the workers which unfortunately was not given. When I talked to him, he called the meeting.

---

## WRITTEN ANSWERS TO QUESTIONS

### Deterioration in D.T.C. Services

*122. SHRI RAJNI RANJAN SAHU: Will the Minister of SURFACE TRANSPORT be pleased to state:

(a) whether Government are aware that Delhi Transport Corporation Services have deteriorated after the handing over of major routes to private operators in March, 1988;

(b) whether Government are aware that Delhi Transport Corporation has practically no control over private buses operating on its routes and many private buses stop plying during lean hours;

(c) whether Government propose to exercise some control over private buses to ensure punctuality especially during lean hours and holidays;

(d) if so, what are the details thereof; and

(e) if not, what are the reasons therefor?

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF SURFACE TRANSPORT (SHRI RAJESH PILOT): (a) to (e) DTC has not handed over major or other routes to private operators. DTC services are supplemented by buses of private operators associated with DTC. These private buses operate their services as per schedules given by the DTC on different routes. The scheduling, ticketing, and operations are as per norms laid down by DTC, who monitor the operations. Whenever any irregularity is noticed, action is taken by the DTC against the bus owner. On receipt of specific complaints, bus owner is not only instructed to ensure operations as per scheduled trips but also, depending on the nature of the irregularity, cash penalties are imposed on defaulters. Whenever any operator send prior intimation about his absence, alternate arrangements are made by DTC with their own buses.

During the last one year, overall efficiency of DTC buses has shown distinct improvement. The current operational efficiency is over 90 per cent.

---

### तकनीकी शिक्षा में असंतुलन

*126. श्री राम जेठमलानी :
सरदार जगजीत सिंह
अरोड़ा :

क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान 17 अप्रैल, 1989 के फ्रावनेंशियल एक्सप्रेस